notiziario della SAT DLF Udine

Numero 9 Anno 3 (2) Giugno 1998

Le novità dell'orario estivo 1998

Quest'anno il cambio di orario delle ferrovie, anticipato di una settimana rispetto al passato, è stato quasi ignorato dai mezzi di informazione e questo sicuramente per due motivi: il primo è che le FS stanno uscendo (forse) da una situazione a dir poco sfortunata, dove le "luci della ribalta" sono state talmente forti da frastornare anche l'uomo della strada, che alla fine non capiva più se oltre alla rottamazione delle auto (vecchie) ci fosse anche un oscuro piano per la rottamazione dei treni (nuovi); in secondo luogo, l'orario estivo non ha portato variazioni degne di nota, tanto che i treni (salvo piccoli aggiustamenti e gli straordinari per i turisti) sono più o meno gli stessi del 1997.
Quanto al primo punto, è poi da sottolineare che le FS, nelle loro innegabili carenze, si sono trovate improvvisamente alla mercé di certi "trenocrati" mascherati da mass-media che hanno contribuito (non poco) a rovesciare sulle ferrovie tonnellate di critiche più o meno giustificate, per cui anche un banale svio di un carro merce in manovra in una stazione secondaria diventava una catastrofe ultra-lunare con ripercussioni pesanti anche sulla circolazione degli Eurostar (sì, quelli dell'Eurotunnel!).
Non si può certo nascondere la realtà, ma non è nemmeno corretto calare le ferrovie in un clima da caccia alle streghe, dove però gli unici ad essere (o restare) cacciati sono gli utenti che optano (ahimè) per altri mezzi di trasporto.
Va poi sfatato un altro luogo comune: la carenza di finanziamenti. Non è vero che nelle ferrovie sono state investite poche risorse pubbliche: i soldi (tanti) sono anche stati stanziati e sono stati pure spesi, ma purtroppo male, perché nella gran parte questi sono sempre stati assorbiti dai rinnovi contrattuali e solo in minima parte destinati all'ammodernamento tecnologico della struttura, con la conseguenza che con l'aumentare dei convogli a seguito dell'incremento della domanda di trasporto, la base della struttura ferroviaria ha cominciato a cedere in più punti, non più in grado di reggere il nuovo carico di lavoro.
Ci si è poi messa di traverso anche la scalogna, con gru che si ribaltano nel tentativo di togliere dai binari i convogli deragliati, elettricità che manca proprio quando il treno più moderno si trova in galleria e pistoleri sbandati che uccidono (guarda caso) proprio sui treni, alimentando ulteriormente nei viaggiatori timori e sfiducia.
Tutto questo ha forse portato le FS a lasciare immutato (o quasi) l'orario estivo rispetto a quello precedente: non è infatti pensabile (almeno sulle tratte più importanti) di aumentare l'offerta se prima non si procede alla costruzione di nuove linee (dove servono, come tra Mestre e Padova o Torino e Chivasso) e all'adeguamento delle altre.
Dopo questa necessaria premessa che è da sperare abbia contribuito a fare un quadro il più trasparente possibile della situazione, passiamo ora alla tradizionale carrellata che **il tender** dedica al contenuto dell'orario estivo 1998, che comunque già da adesso si preannuncia difficile per l'esercizio ferroviario: infatti, dal 1° luglio sarà interrotta la linea Monfalcone-Trieste e, con i treni che si attesteranno nella città dei cantieri, i collegamenti con il capoluogo saranno assicurati solo dai bus; ad agosto i lavori interesseranno anche la direttissima Firenze-Bologna con inevitabili ripercussioni sugli orari dei relativi treni.

Friuli-Venezia Giulia

Per quanto riguarda la lunga percorrenza, sono stati sostanzialmente confermati i due IC per Roma, il Miramare (che prosegue fino a Salerno, via Cassino) e il Nievo. La composizione è quella classica FS che prevede due carrozze GC di 1ª classe, la WR Risto-bar (che come novità espleta servizio ristorante su tutta la tratta) e quattro carrozze Z1 di 2ª classe, più o meno imbrattate da quelli che sono rimasti i più affezionati alla ferrovia anche durante le vicende più drammatiche: i vandali.
L'IC Miramare anticipa la partenza da Udine alle ore 8,05 ed ora ferma anche a Montegrotto Terme e a Monselice, tanto che da Padova a Bologna si comporta quasi fosse un IR; tanto il Miramare che il Nievo hanno anche una sezione da/per Trieste che ora ferma anche a Latisana, a beneficio dei turisti, ma perché no, anche dei latisanesi.
A questi due treni per Roma si aggiunge l'EC Romulus, che a differenza degli IC (che impiegano 6 h e 30 min. per raggiungere la capitale), necessita invece di 7 h per compiere l'intero viaggio, in quanto entra nella stazione Santa Lucia di Venezia. Questo EC, il primo giorno di esercizio del nuovo orario, si è presentato al binario n. 5 di Roma Termini con una pesante composizione di 14 pezzi: 3 carrozze ÖBB tipo Sgp per Salisburgo/Linz (che da Villach proseguono con l'IC Kurstadt Baden), la Risto-bar FS, 9 carrozze Z1 FS per Vienna più un'altra ÖBB Sgp posizionata in coda; titolare del treno, sempre da Termini, è una E 402 che con i suoi colori bene si armonizza con la livrea EC delle ÖBB.
Questi tre treni, assieme agli altri

che percorrono la direttissima, durante il mese di agosto subiranno, come detto sopra, variazioni di orario a seguito di importanti lavori in programma sulla linea Firenze-Roma.
Confermati di orario sono pure i collegamenti notturni Udine-Napoli (con WL e CC), Trieste-Roma (anch'esso con WL del tipo T2 e CC) e Trieste-Lecce (Triveneto, con CC, ma WL solo da Venezia).
Detto dei collegamenti verso sud, sul fronte nord-Italia non sono da segnalare variazioni: restano come tali l'IC Fogazzaro e l'Exp Freccia delle Dolomiti da Udine per Milano e gli IC Svevo (Trieste-Sestri Levante) e Tergeste (Trieste-Torino); come prima, con il Fogazzaro in arrivo a Milano non è possibile la prosecuzione immediata su nessuna direttrice ferroviaria.
Le cose vanno invece meglio da Mestre che offre l'IC Cycnus per Ventimiglia (con WR), l'IC Volta per Chiasso, l'EC Tiepolo per Monaco (con WR e materiale FS), l'EC Monteverdi per Ginevra/Basilea (con WR e materiale FS tipo Z e Z1) e l'IC Canaletto per Zurigo (con WR e materiale SBB).
Dal Friuli per l'estero non cambia nulla: Romulus e Gondoliere realizzano i collegamenti diurni con Vienna e Linz; l'Exp Gondoliere realizza poi un'ottima coincidenza a Villach con l'EC Mimara proveniente da Zagabria e diretto a Berlino, via Monaco-Lipsia.
Il Gondoliere come treno è sempre più "striminzito" nella sua composizione: 2 carrozze per Vienna (una ÖBB tipo Z e una FS tipo Z2, che proseguono da Villach con l'IC Hugo von Hofmannstahl), 3 tipo X FS limitate a Tarvisio più un bagagliaio FS Z1 in servizio interno. Per fortuna, con l'orario estivo la sezione internazionale del treno è dotata di aria condizionata; titolare del treno è ritornata una E 656 (non sempre del deposito di Mestre).
Tuttavia, essendo la maggior parte dei viaggiatori diretti in Germania con l'EC Mimara, due carrozze sono veramente troppo poche; occorrerebbe che la sezione su Tarvisio potesse proseguire fino a Villach.
EN San Marco (da Venezia), EN Remus (da Roma, ma senza fermate in Friuli), Adria Express (da Ancona, con servizio auto al seguito da Mestre e Rimini) ed Exp 1235 (da Firenze/Milano), garantiscono invece i collegamenti notturni con la città del Prater.
L'Exp Praga-Venezia (con le carrozze nella nuova livrea bianco-verde) prosegue in estate su Rimini, circola il lunedì ed il sabato e porta i carri con auto al seguito (al lunedì) per coloro che invece di guidare preferiscono dormire senza pagare ben tre tipi di differenti pedaggi autostradali.
Lungo la Bassa Friulana, il Drava (da/per Budapest) ritorna ad essere Exp (l'unico in Italia con WR), l'IC Kras per Zagabria anticipa di 16 minuti la partenza da Trieste, mentre è confermato il Simplon Express (Ginevra-Zagabria) e la carrozza Venezia-Timisoara in composizione al Venezia Express (ancora niente da fare per il ripristino dei collegamenti con Belgrado, in quanto alle carrozze JZ è interdetta la circolazione in Croazia e Slovenia).
Diverso è il discorso fuori dai nostri confini: infatti, Belgrado è facilmente raggiungibile da Vienna con l'Exp Avala, via Budapest. Visto che si parla di Budapest, è il caso di segnalare che la capitale ungherese è ora collegata a Bucarest con l'EN Ister, primo treno notturno di qualità che segna il debutto dei servizi Euro Night nei Paesi balcanici.
Due straordinari estivi periodici garantiscono infine effimeri collegamenti Venezia-Postumia (materiale FS) e Lubiana-Venezia (materiale SZ).
E' da ripetere che dal 1° luglio i collegamenti su Trieste verranno sconvolti a seguito della risagomatura delle gallerie tra Monfalcone e Trieste, con chiusura al traffico della linea; i treni passeggeri termineranno la propria corsa nella città dei cantieri e la prosecuzione sarà in autobus, mentre i convogli merci saranno deviati via Nova Gorica-Sezana-Campo Marzio.
Sulla breve distanza, i preesistenti IR Trieste-Gorizia-Udine-Venezia garantiscono a Mestre anche oggi coincidenze entro 30 minuti con gli ES per/da Roma (cadenzati) ed entro i 10 min. con gli IC per/da Milano.

Resto d'Italia ed estero

Volgendo lo sguardo all'ambito nazionale, è da segnalare la novità rilevante degli ICN, Intercity Notte, cioè treni a supplemento che dovrebbero garantire un comfort di viaggio maggiore con l'introduzione delle carrozze del c.d. servizio "Treno-notte" (WL con doccia/WC per ogni cabina, CC ristrutturate e condizionate): ma pare non essere sempre così dal momento che il primo giorno di esercizio (ma forse, e spero, proprio perché era il primo giorno) l'ICN "Tavoliere" Lecce-Roma (stesso nome dell'IC Bari-Roma di alcuni anni fa che veniva svolto con le ALe 601) è arrivato a Termini (in orario) con la solita composizione di carrozze, per giunta tutte imbrattate e soprattutto deteriorate dal tempo e dall'incuria; sono stati riclassificati ICN anche la Freccia Salentina (Milano-Lecce con WL, CC e Risto-bar) e la Freccia del Levante (Milano-Bari, con WL e CC).
Questa nuova classificazione di treni notturni la si trova anche nell'orario estivo delle DB, sulle relazioni Monaco-Amburgo e Monaco-Berlino, che vengono assicurate con composizioni Talgo (a cabine De Luxe) e carri per le auto al seguito.
Gli Exp tutto WL e CC Trinacria (Milano-Palermo) e Mongibello (Milano-Siracusa) hanno ora in composizione una WR di tipo tradizionale.
Sulla relazione Roma-Taranto è stato introdotto un nuovo IC, denominato Basento, che percorre la via di Potenza-Metaponto.
Il binomio Dolomiti-Adriatico è raggiunto con l'istituzione di un nuovo Exp Bolzano-Pescara; da Arezzo si può invece andare, senza cambiare, fino ad Ancona con un apposito treno diretto via Bologna (ma, mi chiedo, era proprio necessario anche questo nuovo collegamento, viste le ottime coincidenze già esistenti a Bologna, la saturazione della linea appenninica e la presenza di una relazione più corta quale la Firenze-Rimini, via Faenza?).
Termoli (in Molise) è collegata due volte al giorno con Roma (via Campobasso-Isernia) con la Freccia del Biferno e la Freccia delle Tremiti (con ALn 663 del deposito di Benevento).
Vengono introdotte due nuove relazioni con auto al seguito: Torino-Foggia (al venerdì, con CC) e Mestre-Villa San Giovanni (con CC) con l'Exp diretto a Reggio Calabria (tre partenze verso sud e cinque verso

nord).
Sull'internazionale, il Riviera Express (da Colonia, con WL e CC), anziché il Ponente Ligure (fino a Ventimiglia) percorre ora il Levante, giù fino a Pisa.
Molti treni IC, già in orario in inverno, hanno ora ricevuto un nome: Ceresio (Milano-Basilea), Foresta Nera (Milano-Norimberga), Cinque Terre (La Spezia-Stoccarda), Riviera dei Fiori (Basilea-Nizza, via Chiasso-Genova, con WR Milano-Ventimiglia), Mediolanum (Milano-Zurigo come il TEE svolto con le GC con gli appositi colori, lungo la linea del Brennero), Teodolinda - e chi la conosce? - (Milano-Zurigo), Ticino (Milano-Zurigo - come il TEE di 30 anni fa espletato con gli elettrotreni policorrenti SBB che per un certo periodo si sono spinti fino a Genova), Val D'Ossola (Milano-Berna).
Rispetto all'orario passato, non ci sono rilevanti novità nemmeno nell'orario estivo delle ÖBB (per quanto riguarda la Carinzia) e delle SZ per la Slovenia.
Si può quindi concludere con la solita curiosità del caso. Resta ancora imbattuto il primato che da anni mantiene l'Exp Agrigento-Torino (con CC): 23 ore di viaggio per collegare la Valle dei Templi con la Mole Antonelliana; più che un record di percorrenza, mi sembra che si tratti di un record di sopportazione per i relativi passeggeri.
Buon viaggio a tutti ed alle prossime novità.

Alessandro Fanutti

Udine-Palmanova-Cervignano-San Giorgio di Nogaro una linea contestata

La ferrovia Udine-Palmanova-Cervignano con diramazione per San Giorgio di Nogaro è nell'occhio del ciclone.
Una delle cause è la soppressione, con l'introduzione dell'orario estivo, dell'unico treno passeggeri che transitava sulla linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova. Ora il treno che lo ha sostituito parte da S. Giorgio un quarto d'ora prima (alle 6.28 invece che alle 6.43) ed è instradato via Torviscosa-Scalo di Cervignano-Sevegliano. Questo è il prologo alla chiusura definitiva, già da tempo annunciata, di questa linea. Questo spostamento di percorso ha comportato anche la soppressione della fermata di Bagnaria Arsa, con conseguenti proteste dei viaggiatori che la utilizzavano (principalmente studenti), perché hanno dovuto trovare un mezzo per percorrere i 2 chilometri che separano questa località dalla stazione di Sevegliano. In seguito a queste proteste è stata poi istituita una autocorsa tra le due stazioni, che però è stata sospesa con la chiusura delle scuole. Inoltre i pendolari di S. Giorgio e di Bagnaria devono ora alzarsi prima per prendere il treno, effettuare il cambio a Palmanova, per arrivare a Udine senza guadagnare alcun minuto.
Le proteste contro la gestione di questa linea sono poi aumentate in seguito ai pesanti disagi causati dal blocco di un treno merci sugli scambi di Palmanova il 2 giugno. Questo ha comportato un ritardo di oltre un'ora dell'arrivo a Palmanova del regionale che parte da Udine alle 17,27 e di conseguenza un ulteriore ritardo per chi doveva proseguire per Cervignano e S. Giorgio. Ovviamente i pendolari che utilizzano il treno su questi percorsi hanno ancora una volta protestato perché devono fare dei viaggi interminabili per percorrere pochi chilometri.
Questa linea è anche oggetto di critiche da parte degli abitanti di Santa Maria la Longa, paese attraversato dalla ferrovia. Con l'apertura della linea di cintura di Udine è aumentato il transito di treni merci e questo aumenterà ancora con l'apertura del raccordo della Udine-Cervignano con lo scalo di quest'ultima località. Questi transiti creano disagi specialmente nelle ore notturne, perciò l'amministrazione comunale chiede alle FS di trovare una soluzione, anche in prospettiva del raddoppio della linea. La soluzione più gradita sarebbe quella dell'interramento in trincea.

Claudio Canton

Inaugurato l'Interporto Alpe Adria di Cervignano

Il 3 aprile è stato inaugurato dal Ministro dei Trasporti Burlando il primo lotto dell'interporto Alpe Adria di Cervignano. Esso comprende i primi due binari dell'opera che sono già stati collegati con il vicino scalo ferroviario. Il secondo lotto comprende altri quattro binari, che sono già stati posati, ma non ancora raccordati. Tutti i binari sono lunghi 750 metri e l'area occupata dalla struttura è di centomila m². Per questi due lotti sono già stati spesi 24 miliardi (13 stanziati dalla Regione e 11 dall'Unione Europea), mentre per il completamento di tutte le infrastrutture dell'opera sono necessari altri 33 miliardi (30 a carico dello Stato e 3 della Regione).
La "Interporto Alpe Adria S.p.A." è una società pubblico-privata che ha un capitale sociale di 2.450 milioni alla quale partecipano la società "Autovie e servizi" della Regione (2 miliardi), il CTF di Udine (300 milioni), il Comune di Cervignano (100 milioni) e la società di gestione del terminal intermodale di Fernetti (TS) (50 milioni).
Nella stessa giornata si è poi tenuto un convegno sul progetto del "Corridoio 5" Barcellona-Milano-Trieste-Lubiana-Kiev. Sono state individuate le priorità d'intervento che riguardano le linee Torino-Milano-Brescia, Padova-Mestre e Ronchi-Trieste, tutte vicine al collasso. Per quanto riguarda la linea Ronchi-Trieste è stata scelta la variante bassa, che passa per Trieste, in modo da permettere il collegamento del porto di Capodistria al "Corridoio 5". Inoltre è stata segnalata la disponibilità dell'Italia a finanziare il raddoppio della ferrovia tra il nostro confine e Lubiana in Slovenia.

Claudio Canton

Lavori in corso

Nei mesi di marzo e aprile sono stati eseguiti numerosi lavori sulle linee del triveneto.
Sulla Udine-Venezia sono stati tolti tutti gli scambi della fermata di Lancenigo, compresi quelli che servivano la sottostazione elettrica.
Un intervento simile è stato eseguito a Buttrio sostituendo però gli scambi di comunicazione tra i due binari.
Sostituzione di scambi anche a Manzano, Gorizia, Udine e Ronchi Nord.
Inoltre sulla linea Trieste C.M.-Villa Opicina nei pressi della località Rozzol è stato rifatto completamente il binario per circa 400 m.
A Casarsa proseguono celermente i lavori per la costruzione del raccordo per la zona industriale di S. Vito Ponte Rosso (vedi **il tender** n. 4). Completata la sede stradale è iniziata la posa del binario; finora sono state installate rotaie per circa 300 m.
Quale prima opera dei lavori per la realizzazione del blocco automatico banalizzato sulla tratta P.M. Vat-Carnia (vedi **il tender** n. 8), il giorno 9 aprile alle ore 9.50 è stato soppresso il blocco n. 4 corrispondente alla fermata di Tricesimo-S. Pelagio. In seguito a ciò la fermata è diventata impresenziata e conseguentemente sono stati eliminati i segnali preesistenti. Ora la sezione di blocco tra Vat e Tarcento è di 14 Km.

Lauro Furlani

Lavori in corso anche sulla linea Udine-Cividale. E' in corso la sostituzione dell'armamento tra il cascamificio (zona ponte sul Torre) e la stazione di Remanzacco. Il treno cantiere sosta nei fine settimana nello scalo di Bottenicco nei pressi di Cividale. Informazioni più dettagliate sul prossimo numero de **il tender**.

Marco Miconi

Errata Corrige

Nell'articolo "Lavori a Trieste C. M." pubblicato sul numero scorso, si deve leggere: sono state sostituite tutte le traversine di cemento con quelle in legno, in quanto su quelle di cemento lo scartamento è fisso e non si può variare. Inoltre la ripetizione dei segnali nella tratta Trieste-Monfalcone (ultimo capoverso) non è sicuro che venga installata.

Notizie Flash

Il I° aprile la locomotiva E 402B.110 era presente nel deposito di Udine dopo essere rientrata dalle prove all'estero sotto la tensione di 25.000 V monofase. La locomotiva è giunta a Udine, e da qui ripartita, al traino di un'altra macchina perché aveva le apparecchiature per i 3.000 V in CC disabilitate.

D. Carlutti/R. Chiandussi

Il sindaco di Tricesimo, per decongestionare la strada statale 13 Pontebbana, sul cui tratto tra Udine e Tricesimo si ha la più alta concentrazione di attività commerciali ed industriali d'Europa, ha proposto di installare una linea di metropolitana leggera tra il capoluogo friulano ed il suo comune, che potrebbe anche raggiungere Tarcento. Ma questo non era già il percorso del famoso tram bianco, frettolosamente smantellato nel 1957? No comment!

Claudio Canton

Molti treni merci rimangono fermi ai confini con l'Austria e la Slovenia perché non ci sono locomotive e macchinisti sufficienti per organizzare il loro trasferimento allo scalo di Cervignano. Inoltre l'apertura di questo scalo di smistamento ha comportato nuovi ritardi nella consegna dei carri. Per esempio, un carro proveniente dalla Slovenia e diretto ad Aurisina, transita per questa località e viene portato a Cervignano dove viene smistato, e da qui finalmente riportato ad Aurisina; lo stesso succede per ogni altra destinazione.

Claudio Canton

Come da tradizione (purtroppo!), in occasione della festa del ferroviere, che si è tenuta a Rive D'Arcano il I° maggio a cura della locale associazione di ferrovieri in servizio ed in pensione, la locomotiva a vapore 880.016, monumentata in un giardino pubblico di tale comune, è stata nuovamente imbrattata. Questa volta presentava su una cassa dell'acqua la scritta "io speriamo che non deraglio", probabilmente applicata da una persona che appartiene a quella parte di popolazione che non ha mai gradito l'installazione di questa locomotiva in un paese dove la ferrovia non è mai passata, ma che ha moltissimi dei suoi abitanti che lavorano o hanno lavorato in ferrovia.

Claudio Canton

Il primo maggio è stato aperto all'esercizio il fascio partenze dello scalo di Cervignano Sm.to. Costituito da 19 binari, è diviso in due parti. La prima, che va dal primo al decimo, consente le partenze in tutte le direzioni, mentre la seconda parte consente le partenze solo in direzione Torviscosa-Venezia.
L'impianto per le prove a freno fisso non è stato ancora installato.

Lauro Furlani

Il 4 maggio la bora ha provocato a Trieste un "incidente ferroviario". Le forti raffiche, che hanno raggiunto i 110 km/h, hanno provocato la rottura degli ormeggi della nave Krista che sostava nel porto. Questa si è così schiantata sul molo, danneggiandolo, e sul convoglio merci che sostava sulla banchina. Nell'incidente si è ribaltato un carro ed alcuni container.
Curiosa la storia di questa nave, che fino a poco tempo fa si chiamava Kapitan Smirnov ed era ucraina. E' rimasta sequestrata con tutto l'equipaggio per 3 anni nella rada di Trieste a causa di debiti dell'armatore. L'equipaggio, completamente abbandonato a se stesso, è sopravvissuto in questi anni grazie alla generosità dei triestini. La nave, che ora è stata acquistata da una compagnia americana, è in attesa del dissequestro. Claudio Canton

All'uscita della stazione di Carnia in direzione Chiusaforte, dove la vecchia Pontebbana era scavalcata dal ponte della SS 13 recentemente demolito (vedi **il tender** n.8), è stato costruito un pezzo di strada lungo un centinaio di metri. E' il primo tratto di questa linea soppressa a cedere il posto alla gomma. Denis Carlutti

In seguito alla chiusura per lavori del tratto ceco-austriaco del Summeran, nei periodi che vanno dal 31/3 al 10/4 e dal 11/5 al 21/5, e della linea Spittal-Mallniz nel periodo 21/5 al 24/5, i treni espressi 1175 nelle notti 3-4, 15-16 aprile e 22-23 maggio, con i corrispondenti 1174 nelle notti 4-5, 16-17 aprile e 23-24 maggio, sono stati instradati via Breclav-Bruk a.d. Mur-Klaghenfurt-Villach e

viceversa anziché via Tabor-Veseli-Ceske B.-Horni D.-Summeran-Linz-Wels-Salzburg-Bishofshofen-Schwoz-zach Sv.-Badgastsin-Mollniz-Spittal e viceversa. Lauro Furlani

Con il nuovo orario estivo nei treni regionali ed interregionali svolti con materiale reversibile, la prima classe è stata posizionata al centro del treno. Lauro Furlani

Il 4 giugno la locomotiva E 636.080 è transitata per Buttrio al traino di un treno militare. Questa macchina, che presenta una livrea blu/grigio applicata sperimentalmente, è spesso presente sui binari della nostra regione. Anche la E 636.284 - Camilla -, che presenta le cabine ricostruite ed una livrea rosso/grigio viene spesso segnalata nelle nostre zone.
Valter Paoluzzi

La mattina del 7 giugno il tratto tra Udine e Basiliano della linea Udine-Venezia è rimasto chiuso al traffico per permettere il disinnesco di una bomba d'aereo di 100 libbre (circa 450 kg) lanciata dagli americani sull'aerobase di Campoformido durante la seconda guerra mondiale e rimasta finora inesplosa. L'operazione ha comportato anche la chiusura della strada statale e lo sgombero di due paesi per ragioni di sicurezza. Tra le due stazioni è stato istituito un servizio sostitutivo con autobus.
Claudio Canton

Nei primi giorni di giugno è transitata per Udine una locomotiva E 412 diretta nella repubblica Ceca per prove di messa a punto. Gianni Viel

Il 12 giugno erano presenti nel deposito di Udine due ALn 668 del deposito di Treviso dipinte nei nuovi colori FS, naturalmente già sporcate dai soliti "graffitari". Una delle due automotrici presenta anche gli interni rinnovati.
C. Canton/R. Chiandussi

E' stato siglato il 12 giugno l'accordo che definisce l'assetto del sistema del trasporto ferroviario in regione. L'intesa prevede: l'avvio della progettazione del quadruplicamento veloce della Venezia-Trieste, l'inizio della progettazione definitiva della Ronchi Sud-Trieste, la realizzazione dello studio di fattibilità del raddoppio della Udine-Cervignano e l'innalzamento del ponte sul fiume Tagliamento a Latisana. E' prevista inoltre la riqualificazione di tutte le aree e di tutti gli immobili ferroviari non più strategici per l'attività ferroviaria, da destinare alla costruzione di nodi di interscambio come parcheggi ed altri servizi per gli utenti.
Claudio Canton

Il 14 giugno, i primi soci arrivati a Billerio per partecipare alla nostra grigliata sociale hanno potuto ammirare il passaggio sulla Pontebbana di 3 E 402 B che rientravano in Italia dopo avere eseguito prove all'estero. Lorenzo Pantani

La Regione Friuli-Venezia Giulia ha deciso di vendere alcuni immobili di sua proprietà. Tra questi alcuni fabbricati della ferrovia Udine-Buia-Maiano, linea mai aperta al traffico.
Claudio Canton

Per la serie errori sulle tabelle ferroviarie: nel sottopassaggio della stazione di Gemona, in corrispondenza del binario 2, c'è un cartello che indica che sul quel marciapiede fermano i treni diretti a **Tarviso**. Sull'altro lato della tabella è invece riportata la dicitura esatta Tarvisio.
Claudio Canton

Il treno a vapore del 21 giugno, organizzato dagli appassionati di Portogruaro in collaborazione con il locale DLF, è stato trainato da … un D 345 poiché la 625.100 è guasta. Infatti l'officina aveva provveduto a riparare una perdita di vapore dal regolatore della 625, ma in quell'occasione si è scoperto che c'erano dei problemi anche al suo leveraggio. Si provava così ad aprire il duomo, ma l'operazione non è riuscita a causa della rottura dei bulloni, pertanto la locomotiva è stata dichiarata non riparabile. Quindi due giorni prima dell'effettuazione del treno si è provato a reperire un'altra locomotiva presso gli altri depositi che dispongono di vaporiere, ma visto i tempi ristretti si è dovuto optare per la soluzione, molto criticata, del diesel.
Anche la 33 (ex 52 DR) delle SZ, che doveva trainare il treno in Slovenia era guasta, ma almeno queste ferrovie hanno provveduto a sostituirla con la 06.
C. Canton/C. Pravisano

Notizie dalla stampa estera

A cura di M. Miconi & D. Carlutti

Da RAILWAY MAGAZINE
maggio '98

Il 12 maggio il VSOE ha effettuato un viaggio particolare, unendo la passione per i treni d'epoca con quella per gli aerei storici. Il treno composto con il materiale inglese della VSOE ha portato i fortunati appassionati dalla stazione Victoria a Shoreham. Da qui con mezzi militari del '40 c'è stato il trasferimento all'aeroporto degli anni '30, dove un DC 3 e un Dragon Rapid hanno dato la possibilità di un volo fuori dal tempo. Il prezzo di tutto ciò? 285 sterline, circa 830.000 £, pasto e champagne compresi.

Da RAILWAY MAGAZINE
maggio '98

Si è tenuta in Gran Bretagna una conferenza organizzata National Museum Railway a cui hanno partecipato rappresentanti di 11 paesi con l'intento di individuare siti ferroviari da proporre come monumenti di interesse mondiale, pare siano stati individuati già alcuni siti. E noi del Belpaese?

Da TRAINS USA
maggio '98

Nel numero di maggio di Trains si dedica un articolo sulle ferrovie del Tirolo e del Sud Tirolo dove si parla con toni lusinghieri anche delle FS, cui è dedicata però solo una foto. Si tratta di un treno reversibile al traino di una E424 sul ponte della fortezza di.... Fortezza.

Da VOIES FERREES
maggio/ giugno '98

Le motrici TGV Sud-Est saranno rinnovate. Infatti riceveranno una livrea simile a quella dei TGV Atlantique ed un impianto frenante ad alta "potenza".

Un'idea per le vacanze! Un viaggio attraverso il Canada in treno!
Offerte con Via Rail.
Per prenotazioni www.viarail.ca o fax 1 800 304-4842

Visita sull'Orient Express

Il 25 aprile appuntamento sul binario 3 della stazione di Venezia S. L. dove ci aspettano gli inconfondibili vagoni blu di quello che forse, possiamo chiamare il TRENO per eccellenza l'Orient Express. Non siamo però negli anni trenta, quando il convoglio, un vero transatlantico su rotaie, collegava Londra con Costantinopoli. Siamo nel 1998 ed il treno non arriva più ad Istanbul, ma si limita alla Serenissima ed i passeggeri non sono più spie e loschi avventurieri ma più semplicemente turisti che vogliono viaggiare sulle rotaie di un mito.
Giungiamo al momento del ricevimento dei viaggiatori al bancone della reception, mentre si caricano bagagli e le provviste per il viaggio. Il momento è emozionante, ricorda proprio gli anni d'oro del treno.
I camerieri, gli stuart di bordo, il maître, tutti a controllare il carico del cibo e dei bagagli. Le livree del personale spiccano sulle discutibili divise dei ferrovieri FS.
Ricevuti dalla signora responsabile della logistica del treno, che ha sede a Venezia malgrado la compagnia proprietaria del treno sia Londinese, veniamo quindi affidati alle cure del maître del treno che ci accoglie cortesemente malgrado il trambusto della fase di carico e che ci accompagnerà durante la nostra visita.
Il treno è composto da 12 carrozze, su una massima composizione di 17 vetture, in ogni vettura c'è una targa che ricorda la storia della carrozza.
Saliamo e subito siamo nel mito! I pannelli in legno, le decorazioni liberty, i bassorilievi perfettamente restaurati ci danno subito l'idea di trovarsi dentro un'opera d'arte più che a bordo di un treno.
In coda al treno ci sono tre carrozze letti la 3482, la 3543, la 3483, segue poi una carrozza per il personale, la 3915, dove si trovano le celle frigorifere e dove vengono stivati i bagagli dei passeggeri.
Ora arriviamo al pezzo forte: la 4110 carrozza pullman con cucina Pole du Nord e la seconda pullman tipo Etoile Nord priva di ristorante che porta il numero 4141. Su questa carrozza venne girata la scena finale, e tutte le scene in ristorante del film "Assassinio sull'Orient Espress".
La terza ristorante, detta l'orientale perché decorata con lacche orientali, porta il numero 4095 ed è dotata di cucina.
La cucina è francese, come i cuochi del resto, c'è un menù fisso compreso nel prezzo, ma ci sono dei gustosi extra che, come le bevande, vini e superalcolici serviti nella carrozza bar 3674 sono esclusi dal biglietto.
Seguono un altra carrozza di servizio, la 3128, ed altre tre carrozze letti 3525, 3535 e 3552.
Come si può notare le carrozze pullman sono poste sempre vicino alle carrozze di servizio con le cucine vicine così alle celle frigo.
Un'ultima curiosità per chi volesse andarci a lavorare, il personale è assunto con contratto annuale a Londra, e la suddivisione degli incarichi per nazionalità è abbastanza rigida: steward inglesi, cuochi francesi e maître e camerieri italiani.
A questo punto qualcuno dirà bello, ma quanto costa? 1.200.000 lire fino alla Ville Lumiere, neanche tanto per un mito, extra esclusi.
Ci congediamo dal nostro cicerone e ci godiamo l'imbarco dei passeggeri. Tedeschi, giapponesi, americani ed inglesi sono i migliori clienti di questo treno.
Mentre sto ammirando questo spettacolo arriva in stazione l'espresso da Budapest-Praga con in composizione la carrozza russa da Mosca, al traino di uno spelacchiato E 656, da questo moderno epigone scendono i passeggeri stanchi che guardano con un po' di invidia l'ultimo vero transatlantico dei binari.

Marco Miconi

Questa visita è stata fatta da una delegazione della SAT, che nell'occasione ha raggiunto un accordo con la società proprietaria del treno per garantire a tutti i soci la possibilità della visita guidata al VSOE.
La visita è possibile solo alcuni sabati e non sono ammesse sul treno più di 4 o 5 persone alla volta.
Pertanto si invitano i soci interessati alla visita di effettuare la prenotazione in carrozza, tenendo presente che la VSOE va preavvertita della visita almeno 15 giorni prima e che il permesso di visitare il treno è strettamente personale.

Il treno a vapore della SAT

Il 2 maggio siamo riusciti ad effettuare il treno a vapore per Trieste.
La sua realizzazione è stata, a dir poco, problematica. La risposta alla domanda del preventivo, avvenuta in gennaio è stata sollecita. Però in seguito ci veniva comunicato che le FS avevano sospeso i treni a vapore in tutta Italia, poi la zona dove vigeva il divieto veniva ristretta al Triveneto. Poi ci veniva segnalato che non c'erano locomotive disponibili. Verso la fine di marzo arrivava invece il consenso; la macchina era però da definire. Veniva avviata tutta l'organizzazione e si cominciava la pubblicità. Dopo un avvio confortante, le prenotazioni però procedevano a rilento, fatto che faceva temere al DLF il mancato raggiungimento del numero minimo di partecipanti. Dieci giorni prima della data di partenza ci veniva comunicato che la 625.100, locomotiva designata al traino del treno, si era guastata durante l'effettuazione di un treno per le scuole. Infatti a causa della ruggine, era caduto il controcono del camino. Dopo vari solleciti, ci veniva assicurato che la locomotiva sarebbe stata riparata. Qualche giorno dopo ci veniva comunicato che non era possibile passare per Opicina e raggiungere la stazione di Trieste Campo Marzio perché la 625 non garantiva una sufficiente frenatura del convoglio lungo le rampe del 25‰ tra le due stazioni. Veniva trovata la soluzione: si sarebbe agganciata al treno una locomotiva ausiliare. Sorgeva quindi il problema di garantire il trasporto delle persone che volevano partecipare alle escursioni facoltative, alla Grotta Gigante ed al Castello di Miramare, durante la sosta a Trieste: infatti non si trovava nessuna corriera libera. Alla fine si riusciva ad ottenere degli autobus dalla locale azienda municipale.
Quattro giorni prima della partenza ci venivano comunicati gli orari: 4 ore per andare a Trieste e circa 3 per tornare. Questo scombinava tutti i programmi e creava problemi per la visita al museo e per il pranzo, essendo previsto l'arrivo alle 13.00 e la partenza delle escursioni alle 14.30.
Alla fine, la mattina del 2 maggio,

circa 370 persone riuscivano a partire con il treno a vapore. La 625 100, pur avendo varie perdite, si comportava egregiamente. Dopo il rifornimento d'acqua a Gorizia, a Monfalcone veniva agganciata in coda la E 626.238 che ha spinto il treno fino ad Opicina (pendenza massima 16‰) e assicurato una frenatura sicura sulla temuta (dai tecnici) discesa su Trieste. Con un quarto d'ora di ritardo si arrivava finalmente al Museo di Campo Marzio. Molti passeggeri si fermavano a visitarlo, mentre chi partecipava alle escursioni cercava di mangiare velocemente qualcosa. Nel frattempo ci si accorgeva che non c'erano gli autobus. Veniva contattato il deposito e qui nessuno era al corrente del fatto. Alla fine però arrivavano anche gli autobus. Venivano effettuate le escursioni, con qualche problema per quella del Castello di Miramare. Infine alle 18.34 si ripartiva dalla stazione di Trieste C.le con la spinta dell'E 626 fino a Monfalcone. Da qui la 625 trainava il convoglio con le sue forze. Dopo la sosta a Gorizia per il rifornimento, si giungeva a Udine con circa 20 minuti di ritardo.
La gita ha soddisfatto i partecipanti, con però alcune lamentele sui tempi di viaggio troppo lunghi e sulla mancanza di panini nel bar allestito sul bagagliaio al centro del treno.
E' stata ora richiesta l'effettuazione di un altro treno a vapore per Venezia, sperando però che la sua preparazione sia meno complessa.

Claudio Canton

Un altro mondo

Da qualche mese mi sono trasferito in Inghilterra per lavoro; qui ho già contattato il gruppo di appassionati di ferrovie locale e quando leggerete queste righe avrò già partecipato ad una delle loro riunioni.
Ovviamente qui i gruppi di appassionati brulicano di attività e sono specializzati per settore. Infatti il segretario del gruppo che ho contattato mi ha detto che la sua associazione si occupa principalmente di ferrovie sotto l'aspetto modellistico. Se si è più interessati alle ferrovie reali c'è un altro gruppo. Se si è interessati alle ferrovie a vapore c'è un altro club….. Ed un altro ancora per le ferrovie a trazione diesel… Ed un altro ancora per le ferrovie "continentali". Quindi posso solo sperare di avere contattato il gruppo giusto.
Del resto non sapevo cosa scegliere quando ho trovato 15 Railway Societies nelle Pagine Gialle. C'è addirittura un gruppo locale che si occupa principalmente della gestione di una ferrovia a vapore a scartamento normale di 52 chilometri e che, per la modica cifra di 400 sterline (circa 1.200.000 lire) all'anno di tesseramento, ti permette di guidare i loro treni ogni sabato e domenica.
Per concludere il discorso devo dire che sono alquanto confuso.

Sandro Gor

La stazione di MONTEMARI' in scala N

(2ª parte della stazione di Marcovì)

Con questo numero de **il tender** riprendo e concludo la descrizione degli altri due moduli del mio plastico. Il secondo, di dimensioni 100x 75 cm, funge da anello di ritorno, mentre il terzo di appena 40x80 cm, è una diramazione industriale.
Così tre anni fa approfittando della bella stagione per poter lavorare all'aperto, ho cominciato a costruire le basi dei due moduli. A questo proposito devo dire che il secondo modulo nonostante sia più piccolo del primo, mi ha impegnato non poco, anche perché dal piano base ho dovuto alzarmi di circa 10 centimetri per potermi raccordare con la rampa e il ponte del primo modulo. Oltre a questo però c'erano da costruire le rampe stradali e quelle della ferrovia, facendo attenzione alle pendenze e ai bruschi dislivelli. A quel punto dopo aver posato i binari, ho tralasciato il tutto e durante i mesi invernali mi sono dedicato alla costruzione del piccolo raccordo industriale. Ma andiamo per ordine.
Come vi ho già descritto in precedenza, la linea secondaria del primo modulo finisce dopo il ponte imboccando un galleria che prosegue nel secondo modulo. All'interno di essa, ho costruito la tratta del secondo modulo, celando anche il deviatoio dell'anello di ritorno. All'uscita la linea si dirama per mezzo di uno scambio triplo nella stazioncina di Montemarì, dove troviamo un piccolo tronchino per lo scalo merci e un binario di sorpasso o di precedenza. Da questa piccola stazione, dopo aver attraversato un passaggio a livello la tratta imbocca subito un'altra galleria, uscendo poi sul lato opposto del plastico percorrendo un piccolo viadotto in curva che sovrasta la strada e la linea che ci porta fino al raccordo industriale. Quindi la ferrovia si divide, un binario proseguendo sulla destra percorre un grande ponte in ferro a tre arcate che taglia obliquamente il plastico, lasciandosi sotto l'intera valle e la strada principale del paese, dopodiché ritorna in galleria per rientrare nel primo modulo ; l'altro binario invece dopo una spettacolare curva parabolica scende all'interno di una galleria fino al piano del plastico e prosegue nascosto sbucando prima del piccolo viadotto che la sovrasta. A questo punto, la strada che scende dal paese costeggia la ferrovia e passando sotto questo ponte si immette nel terzo modulo. Qui la linea dopo aver passato un passaggio a livello si dirama nei tre tronchini che formano lo scalo industriale. Il primo a sinistra si immette nella stazione di rifornimento carburanti, composta da due serbatoi benzina e un serbatoio del gas, quello di destra raccorda una fabbrica, mentre quello centrale, dotato della pesa per i carri e della sagoma limite, raggiunge un magazzino merci. Anche la strada che scende dal secondo modulo ci porta in queste direzioni.
Oltre ai sopracitati fabbricati, usando parti di edifici inutilizzati, ho costruito un piccolo ospedale di pronto soccorso e un bar trattoria. Per far questo, non avendo tutto il materiale disponibile, ho dovuto un po' arrangiarmi, così per le grondaie ho utilizzato del comune filo di ferro sottilissimo, i camini sono stati autocostruiti, mentre per sostenere il tetto sporgente a mo' di tettoia del bar, dei comunissimi fiammiferi da cucina. Anche per questi due moduli come per il primo, tutto è stato dipinto

e sporcato per renderlo il più veritiero possibile.
Essendo un paesaggio montano e volendo realizzare diversi boschetti, ho utilizzato per la maggior parte pini della scala HO, così tagliandoli e sagomandoli, da uno potevo ricavarne fino a quattro di diverse misure. Questo lavoro mi ha permesso, oltre che a risparmiare molto sui costi del materiale, anche di fare delle realizzazioni fuori dagli standard commerciali.
Per la pavimentazione stradale ho usato le strisce adesive della Faller e a parità di prezzo con l'N ho acquistato quelle in HO, così tagliandole a metà, praticamente ho ottenuto doppio metraggio. Comprando poi il tipo senza righe di mezzeria, a seconda delle curve e degli incroci che avevo, ho personalizzato la strada tramite i decals della Busch.
Utilizzando decine e decine di personaggi e animali, ho cercato di dare vita al plastico creando scene di vita nei campi, nei poderi e nelle strade. Sul primo modulo, come del resto anche negli altri due, c'è molta animazione, specialmente nella zona della stazione, dove si può trovare gente intenta a guardare gli orari, che corre per non perdere il treno, che aspetta seduta sotto la pensilina conversando con qualche ferroviere o che compra un panino e il giornale. Nello scalo merci, come anche nella diramazione industriale, c'è molta vita, operai, magazzinieri e facchini sono tutti molto impegnati nelle operazioni di carico e scarico delle merci. Non manca di certo l'attrezzatura, carretti e carrelli elevatori vengono impiegati per trasportare il materiale. Per le strade poi, c'è molta gente che passeggia da sola o in coppia col cagnolino e qualcuno invece che corre in bicicletta, mentre su un tratto stradale ci sono lavori in corso.
Dalla stazioncina che sovrasta il villaggio turistico di Montemarì, si estende una vallata, dove ho messo delle villette per i turisti e le case di campagna con i contadini intenti nei loro lavori agricoli.
Nella piazzetta antistante la stazione, ho creato anche un mercatino locale. Sulle montagne ci sono diversi gruppi di escursionisti, mentre sulle malghe, fra le baite, ci sono numerosi animali al pascolo, boscaioli che tagliano la legna ed il guardiacaccia che fa da vedetta assieme al suo cane. Oltre a questo trovano spazio anche altri edifici, quali un posto di blocco segnaletico nella stazioncina di montagna, due cabine per la trasformazione elettrica, compresi diversi tralicci e cavi elettrici e una fioreria con le serre.
Tutta la linea di montagna è costeggiata da numerosi pali telegrafici che danno quel tocco in più ad una linea secondaria.
Anche sul raccordo industriale ci sono molte scene, oltre agli operai che ho menzionato prima, ci sono anche quelli addetti alla manutenzione degli impianti di carburante. Nelle vicinanze del bar c'è molto più movimento, operai, camionisti, ferrovieri e medici vanno e vengono, altri invece se ne stanno comodamente seduti.
Fra le tante cose poi, che hanno impreziosito il plastico, c'è un'infinita serie di accessori, come siepi, recinzioni, aiuole, fontane, cassette per la posta, biciclette, porta biciclette, tavoli, sedie, panchine, casse, bauli, bidoni per la spazzatura, parcometri, ecc..., senza contare tutta la segnaletica stradale e la cartellonistica pubblicitaria.
L'esercizio ferroviario viene svolto normalmente da tre locomotive, due vaporiere FS, la 460 Fleischmann, la 677 della Minitrix e una D341 Rivarossi motorizzata Roco. Come materiale trainato, utilizzo le carrozze grigio-ardesia della Tibidabo o le Corbellini castano-isabella, per i convogli merci, carri chiusi tipo F o G a due assi e aperti tipo E, e cisterne varie a due assi nella zona carburanti. Saltuariamente il servizio turistico nella stazioncina di Montemarì viene svolto da una piccola locomotiva a vapore a due assi T3 della Arnold con carrozze a terrazzini DB.
Nonostante tutto questo, il lavoro non è finito, perché devo ancora decidere di collegare l'intero impianto di illuminazione, sia dei lampioni stradali che dei fabbricati, in tutto circa un centinaio di lampadine. Nel frattempo il figlio del nostro socio Ceretti mi ha filmato il plastico. La videocassetta realizzata è a disposizione di tutti i soci, chi ne fosse perciò interessato può sempre richiederla in prestito a Claudio Canton.
Per concludere, spero che questa descrizione del mio lavoro vi sia piaciuta e se nel frattempo avete trovato qualche spunto interessante, possa questo spronarvi alla realizzazione del vostro plastico.
Un saluto a tutti.

Marco Vidoni

Mercatino

CEDO ALn 772 GT – art. 2017, castano/isabella, senza fascia rossa sui frontali (stato d'origine) con interni colorati; Re 4/4 SBB della Lima, verde con frontale realistico e macchinisti in cabina – trasmissione da rivedere; carrozza letti TEN Rivarossi, usata, scatola originale; carrozza Corbellini Rivarossi, castano/isabella, usata ma in buono stato, scatola originale; carro merci Laser Ghkkms, nuovo, scatola originale; 225.6099 realizzato su base Kleinbahn dal negozio Chaplin di Bolzano, come nuovo, scatola originale; carro merci chiuso Lima, serie Gqsw, adibito a trasporto fiori, res. Ventimiglia, nuovo, scatola originale; 2 Carrozze 2 piani FS Lima, di cui una pilota con aggiuntivi su frontale (gancio, accoppiatori, ecc.), senza scatola. Alberto Isoardi, tel. 0175 43483.

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 9– Anno 3 (N° 2 / 1998)
Allegato al Supplemento al N° 4 - Giugno '98 di Cronaca e Cultura
Periodico bimestrale culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio